

Nr 18.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående periodisk
efterbesiktning av gengasdrivna motorfordon m. m.;
given Stockholms slott den 16 januari 1942.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av 10 § 3 mom. och 27 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Förslag
till
Förordning
om ändrad lydelse av 10 § 3 mom. och 27 § motorfordonsförordningen
den 23 oktober 1936 (nr 561).

Härigenom förordnas, att 10 § 3 mom. och 27 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 skola erhålla följande ändrade lydelse:

10 §.

3 mom. Motorfordon, som är inrättat för och drives med gengas eller acetylengas, framställd i ett å fordonet befintligt gasverk, och som icke jämlikt 25 § 2 mom. eller 32 § 5 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skall undergå efterbesiktning, skall sist inom ett år efter närmast föregående besiktning uppvisas av fordonets ägare för besiktningsman i det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket fordonet har sin hemort, för att undergå *periodisk efterbesiktning*. Därvid skall företes för fordonet senast utfärdat besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Besiktningsman skall senast inom två dagar från besiktningens avslutande utfärda och tillhandahålla fordonets ägare bevis om att besiktningen verkstälts.

Befinnes vid besiktningen fordonet icke vara i föreskrivet och lämpligt skick, och varder den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid avhjälp, åligger det besiktningsmannen att göra sådan anmälan, som i 1 mom. fjärde stycket sägs.

27 §.

Den, som bryter mot föreskrifterna i 10 § 1 mom. första stycket eller 3 mom. första stycket eller icke efterkommer av länsstyrelsen jämlikt 11 § 1 mom. givet förordnande om besiktning av fordon eller av besiktningsman eller polisman enligt 11 § 2 mom. första stycket givet föreläggande att till eftersyn inställa motorfordon eller släpfordon, straffes med dagsböter.

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 1942. Beträffande i denna förordning avsett motorfordon, som före den 1 mars 1941 senast besiktigats för sådan drift, som i 10 § 3 mom. första stycket sägs, skall dock efterbesiktning första gången verkställas senast 18 månader efter närmast föregående besiktning.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 16 januari 1942.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

Efter gemensam beredning med chefen för försvarsdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

I skrivelse den 20 oktober 1941 har svenska brandskyddsföreningen hemställt, att vad i 25 § 2 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. stadgas om efterbesiktning av automobil eller släpfordon, som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran, skall gälla för samtliga gengasdrivna bilar.

Det av föreningen åberopade stadgandet är av följande lydelse:

Automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, skall sist inom ett år efter närmast föregående besiktning av fordonets ägare uppvisas för besiktningsman i det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket fordonet har sin hemort, för att undergå efterbesiktning. Därvid skall företes för fordonet senast utfärdat besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Besiktningsmannen skall senast inom två dagar från besiktningens avslutande utfärda och tillhandahålla fordonets ägare bevis om att besiktningen verkställts.

Befinnes vid besiktningen fordonet icke vara i föreskrivet och lämpligt skick och varder den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid avhjälpt, skall besiktningsmannen göra skriftlig anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort.

Så snart ske kan och sist inom fjorton dagar efter avslutandet av efterbesiktning har ägaren av fordonet att till länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort, om besiktningen göra anmälan och därvid foga vederbörligt besiktningsinstrument i två exemplar eller, därest sådant icke upprättats, av besiktningsman utfärdat bevis om att efterbesiktningen verkställts. Har trafik-tillståndet meddelats av annan myndighet än länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort, skall fordonets ägare inom samma tid till dylik myndighet insända bevis om att besiktningen verkställts.

Till stöd för sin framställning har *svenska brandskyddsföreningen* framhållit, att gengasdriften för motorfordon, vilken vore av mycket stor betydelse för vårt land och på allt sätt borde främjas, innebure en stor brandfara, om gasgeneratorerna vore felaktigt konstruerade eller skötta. Under den relativt korta tid, gengasdrivna motorfordon använts, hade de här i landet varit anledning till ett stort antal eldsvådor, som förstört värden, vilka preliminärt

kunde uppskattas till omkring 6 miljoner kronor. Härvid hade, bland annat, stora partier nu oersättliga varor brunnit, och vår försvarsberedskap hade i viss mån temporärt minskats genom att betydande militära förråd förstörts genom eldsvådor, som uppkommit genom slarv vid skötseln av gengasdrivna motorfordon.

Ett stort antal eldsvådor hade, meddelar föreningen, uppkommit genom felaktigheter, som efter gasgeneratorernas anbringande uppkommit på de gengasdrivna fordonen. Detta gällde i särskild grad lastbilar. Dagligen kunde man se dylika fordon, där flamskydden ej vore i funktion, där skyddsväggarna omkring gasgeneratorerna vore i otillfredsställande skick o. s. v. Undersökningar hade även visat, att ett stort antal automobileldsvådor uppkommit därigenom, att fordonens elektriska anläggning skadats under gengasdriften.

Ju äldre gasgeneratorerna bleve, fortsätter föreningen, desto större bleve faran för att de skulle kunna anställa eldsvådor. Enligt föreningens åsikt vore det därför önskvärt, att samtliga gengasdrivna automobiler årligen underkastades besiktning av auktoriserade besiktningsmän.

Föreningen erinrar härefter om att endast automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran eller i uthyrningsrörelse, vore föremål för dylikt besiktningsstväng. Enligt vad erfarenheten visat kunde den flygande besiktning, som besiktningsman, envar för sitt tjänstgöringsdistrikt, eller polisman, åt vilken länsstyrelse meddelat förordnande att utöva tillsyn å motorfordonsbeståndet, ägde utföra, ej bliva effektiv, då den endast tillgreps i undantagsfall. Flygande besiktning av lastbilar torde förekomma endast relativt sällan.

En årlig sakkunnig besiktning av gengasdrivna motorfordon torde enligt föreningens åsikt icke blott minska brandfaran hos de besiktigade fordonen, utan denna besiktning torde även ofta vara till ekonomisk fördel för fordonsägarna, som under besiktningen kunde erhålla råd och anvisningar rörande generatorernas rätta anordnande och skötsel.

Utlåtanden i ärendet hava avgivits av samtliga länsstyrelser, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens bränslekommission och arméförvaltningens tygdepartement, varjämte kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, svenska lasttrafikbilägareförbundet och automobilindustriförbundet, som därtill lämnats tillfälle, avgivit yttranden. Stockholms automobilhandlareförening har vidare inkommit med yttrande i ärendet. Vid sina utlåtanden har flertalet länsstyrelser fogat yttranden av vederbörande länsbesiktningsmän.

Brandskyddsföreningens framställning har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av förutom besiktningsmännen flertalet av de hörda myndigheterna, nämligen av alla länsstyrelser utom länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings och Västmanlands län samt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens bränslekommission. Länsstyrelsen i Kristianstads län har emellertid uttryckt viss tveksamhet men har icke velat motsätta sig förslaget, enär detsamma även ur andra synpunkter än brandfaresynpunkt kunde anses lämpligt och nyttigt. Överståthållarämbetet har ställt sig avvisande till förslaget.

Länsstyrelsen i Uppsala län har anfört:

Den av svenska brandskyddsföreningen lämnade redogörelsen för de skador, som uppstått till följd av felaktigt konstruerade eller skötta gengasgeneratorer, ådagalägger med all tydlighet behovet av ändamålsenliga förebyggande åtgärder. Även om skadorna hittills till stor del hänföra sig till en tid, då aggregaten ännu icke nått den utveckling som nu är fallet eller insikten om deras skötsel varit mindre tillfredsställande, torde dock förhållandena alltjämt vara sådana, att vidare skyddsåtgärder böra övervägas. I likhet med brandskyddsföreningen och länsbesiktningsmannen i länet finner länsstyrelsen den flygande besiktningen för närvarande knappast tillfyllest. Länsbesiktningsmannens utredning rörande omfattningen av den flygande besiktningen tyder på att gengasbilarna icke nås av besiktningen i större utsträckning, något som också måste överensstämma med denna besiktningsforms natur. Länsstyrelsen vill därför förorda förslaget om stadgande av periodisk efterbesiktning för samtliga gengasdrivna automobiler. Beträffande de yrkesmässiga lastbilarna utgör ett dylikt besiktningstväng ju ej annat än som tidigare under en lång följd av år varit gällande, medan beträffande de icke yrkesmässiga såväl last- som personbilarna efterbesiktningen bortogs redan genom 1923 års motorfordonsförordning. Då eldfaran till följd av gengasaggregaten är den egentliga orsaken till den ifrågasatta efterbesiktningen, finnes ej anledning att nu göra någon skillnad mellan bilar i yrkesmässig trafik och de övriga bilarna.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har anfört, att den fordonskontroll, som utövades av statspolisen vid s. k. flygande besiktning, av naturliga skäl endast kunde beröra en relativt liten del av fordonsbeståndet. Densamma syntes, särskilt under nu rådande förhållanden, icke kompensera det för lastbilar i yrkesmässig trafik förut gällande, nu borttagna efterbesiktningstväng. Enligt länsstyrelsens mening torde det därför vara uppenbart, att en regelbundet återkommande sakkunnig kontroll av samtliga gengasfordon, förenad med råd angående deras skötsel, skulle i viss mån komma att nedbringa riskerna för eldsvådor, orsakade av bristfälligheter hos gengasbilar, samt måhända även — fastän i ringare grad — kunna minska antalet eldsolyckor. Här rörande från felaktigt handhavande av gengasaggregat. Det besvär och den kostnad för den enskilde, som efterbesiktningsskyldigheten kunde medföra, syntes ringa i förhållande till de utomordentligt stora värden, som här stode på spel.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har framhållit, att icke blott brandfaran utan även förgiftningsfaran vore ett riskmoment, som borde uppmärksammas i detta sammanhang. Vid en årlig sakkunnig besiktning lämnade råd och anvisningar rörande generatorernas rätta skötsel skulle kunna förhindra många olycksfall. Likaså skulle oljeförbrukningen kunna hållas nere genom avhjälpan av de vid besiktningen upptäckta bristfälligheterna.

Förgiftningsfaran vid gengasdrift har vidare understrukits av *länsstyrelserna i Örebro län och Västerbottens län*.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande till en början lämnat följande redogörelse rörande de åtgärder, som hittills vidtagits i syfte att minska faromomenten vid användandet av gengasaggregat för drift av motorfordon:

Då gengasen i och med krigsutbrottet 1939 vann insteg som mera allmänt drivmedel för motorfordon, ställdes landets besiktningsmän för motorfordon

inför arbetsuppgifter av nya slag. Enär gasgeneratorer dittills blott i ringa omfattning kommit till användning, hade nämligen besiktningsmännen i sin föregående verksamhet endast i undantagsfall ägt möjlighet att förskaffa sig erfarenhet på området. För att råda bot häremot anordnades under oktober och november månader 1939 utbildningskurser i gengasdrift, till vilka landets samtliga besiktningsmän voro beordrade.

De första föreskrifterna i fråga om besiktning av gengasdrivna motorfordon meddelades av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 13 december 1939 till samtliga besiktningsmän för motorfordon. Med skrivelsen överlämnades bland annat följande handlingar, vilka skulle lända till efterrättelse:

1. »Anvisningar för montering m. m. av gengasverk» samt »Säkerhetsföreskrifter för gengasdrift», utfärdade av statens gengasnämnd och sprängämnesinspektionen den 28 november 1939.

2. »Kommentar till anvisningar för montering m. m. av gengasverk», utarbetad av statens gengasnämnd.

3. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anvisningar rörande ifyllande av besiktninginstrument för gengasdrivna fordon.

Ovan under punkt 2 omnämnda »Kommentar till anvisningar för montering m. m. av gengasverk» ersattes sedermera av ett nytt häfte med samma titel, daterat den 23 april 1940. De ändringar, som därmed genomfördes, avsågo i huvudsak skyddsanordningar mot brand- och förgiftningsfaran.

Erfarenheten visade emellertid, att dessa bestämmelser icke kunde anses tillräckliga för att effektivt minska de risker, som äro förbundna med gengasdriften. Med skrivelse den 28 december 1940 till samtliga besiktningsmän översände därför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bränslekommissionens cirkulär nr 35, »Anvisningar för gengasdrift av motorfordon och motorredskap» av den 19 december 1940, vilket föreskrevs skola i tillämpliga delar lända till efterrättelse vid besiktning av gengasdrivet motorfordon från den 1 januari 1941. Därmed infördes ytterligare skärpta bestämmelser till undvikande av brand- och förgiftningsskador. Dessa föreskrifter äro fortfarande gällande.

Med den tilltagande trafiken med gengasdrivna motorfordon återupptogs statspolisens arbete med den flygande besiktningen. Därvid gjorde sig snart behov gällande dels av utbildningskurser i gengasdrift för polismännen, dels av enhetliga bestämmelser angående fordringarna vid flygande besiktning på gengasaggregatet och dess montering. Utbildningen ordnades i allmänhet så, att polismännen fingo utan särskild kostnad följa och deltaga i besiktningsmännens arbete med besiktning av gengasdrivna fordon, varvid även viss undervisning meddelades. Anvisningar rörande klassificering av fel vid flygande besiktning av gengasdrivna motorfordon m. m. utfärdades av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 juni 1941 efter samråd med statens bränslekommission, statspolisintendenten m. fl. I skrivelse samma dag till samtliga besiktningsmän för motorfordon anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bland annat, att de skärpningar av bestämmelserna rörande gengasaggregaten och deras montering, som genomfördes den 1 januari 1941, hade medfört, att många av de gengasfordon, som besiktigats och godkänts före nämnda dag, icke uppfyllde de därefter gällande fordringarna på montering m. m. Erfarenheten hade visat, att de genomförda skärpningarna av bestämmelserna varit nödvändiga för att ernå tillräcklig säkerhet. På grund härav hade vissa fel mot gällande monteringsföreskrifter belagts med eftersyn, oaktat det påtalade monterings sättet icke varit direkt förbjudet enligt de före den 1 januari 1941 gällande föreskrifterna. För att bereda fordonsägarna tid till ändring av dylika detaljer skulle vissa i promemorian särskilt utmärkta fel å fordon,

som senast besiktigats före den 1 januari 1941, icke föranleda eftersyn förrän vid flygande besiktning efter den 30 september 1941.

Innehållet i ovannämnda föreskrifter har genom statens bränslekommissions försorg kungjorts för allmänheten genom artiklar i dagspressen och i facktidskrifter, genom anföranden i radio, genom cirkulär till samtliga till Bilverkstädernas riksförbund anslutna verkstäder m. m.

Styrelsen anför härefter, att de hittills vidtagna åtgärderna i syfte att redan vid fordonets utrustning för gengasdrift i möjligaste mån förebygga trafikolyckor samt skadegörelse genom eldsvådor och förgiftning icke kunde anses utgöra någon slutgiltig lösning på det föreliggande problemet. Den vidgade erfarenheten gäve uppslag till förbättringar samt anledning till ändringar i och tillägg till gällande föreskrifter. Vissa sådana ändringar kunde anses vara så viktiga, att de borde genomföras även på i trafik varande fordon. Kontroll att så skedde kunde visserligen erhållas genom den av statspolisen bedrivna flygande besiktningen, men under nu rådande krisförhållanden och med hänsyn till den utveckling, som gengasdriften för närvarande underginge, syntes dock den av svenska brandskyddsföreningen föreslagna årliga efterbesiktningen erbjuda bättre kontrollmöjligheter. En dylik efterbesiktning, som skulle avse samtliga fordon och utföras på besiktningsmännens mottagningsplatser, måste anses väsentligt effektivare och för fordonsägarna mindre besvärande än en utökad flygande besiktning, vilken måste utföras ute på vägarna även under ogynnsamma förhållanden och likväl under ett år endast kunde nå en del av den gengasdrivna fordonsparken. Den relativt ringa avgift, en dylik efterbesiktning skulle betinga, syntes icke böra tillmätas någon avgörande betydelse vid jämförelse med de väldiga värden, som genom gengasdriftens eldfarlighet och den därmed förknippade förgiftningsfaran satts på spel. En utökad flygande besiktning skulle även medföra avsevärda kostnader för nyanställning och utbildning av personal samt för utrustning av polisfordon.

Arméförvaltningens tygdepartement har icke haft något att erinra mot att armén tillhöriga gengasdrivna motorfordon underkastades efterbesiktning, som i så fall jämlikt författningarna skulle utföras av civila besiktningsmän. Några medel för gäldande av härmed förenade kostnader disponerades emellertid icke av departementet.

Föreskrifterna för dylik efterbesiktning borde, framhåller departementet, med hänsyn till de särskilda omständigheter, under vilka de militära motorfordonen brukades, utformas så att bland annat tid och plats för ifrågavarande besiktning, vad krigsmakten beträffade, finge bestämmas i samråd med vederbörlig central förvaltningsmyndighet.

Överståthållarämbetet, som infordrat yttranden från trafikpolisintendenten i Stockholm och tjänstförrättande brandchefen, har anført:

För Stockholms del har, enligt vad ämbetet inhämtat från brandchefen, antalet eldsvådor till följd av felaktig konstruktion eller skötsel av gasgeneratorerna till gengasdrivna motorfordon varit ganska stort, men skadorna därav hava belöpt sig till jämförelsevis ringa belopp. Härav kan man givetvis icke draga några slutsatser rörande riktigheten av den av brandskyddsföreningen

uppgivna förlustsiffran. Däremot bör man uppenbarligen vid bedömande av denna siffra och vid övervägande av åtgärder mot brandfaran till följd av gengasdriften taga hänsyn till att gengasdriften under den tid, som beräkningen avser, befann sig i sitt första utvecklingsskede, då ofta bristfälliga aggregat kommo till användning och förarna ännu icke lärt sig behärska gengasdriftens teknik. Den förbättrade gengasmaterielen och den ökade kunskapen om materielens rätta skötsel tillsammans med föreskrifterna om skyldighet att å gengasdriven bil medföra brandsläckningsattiralj synas överståthållarämbetet vara ägnade att i hög grad reducera brandskadorna på ifrågasvarande område.

Till minskande av brandfaran av gengasdriften har brandskyddsföreningen föreslagit, att den skyldighet att underkasta motorfordon årlig efterbesiktning, som nu gäller för personbilar i yrkesmässig trafik, skall utsträckas att omfatta samtliga gengasdrivna fordon. Det är givet, att genom att göra efterbesiktningen obligatorisk beträffande gengasdrivna fordon en del fel ifråga om gasgeneratorerna, som skulle kunna vålla brand, komma att bli upptäckta och avhjälpta, innan någon skada skett. Då efterbesiktning endast äger rum en gång per år är det dock klart, att på detta sätt endast en ringa del av eldsvådeanledningarna på grund av materielfel kunna bli undanröjda. Och vad angår eldsvådeanledningar, som bestå i felaktig skötsel av aggregaten, av brandchefen beräknade till 40 procent av samtliga, kan den obligatoriska efterbesiktningen näppeligen hava någon verkan i förbättrande riktning.

Man måste sålunda enligt ämbetets uppfattning räkna med, dels att eldsväderisken på grund av förbättrad materiel och sakkunnigare skötsel skall väsentligt nedgå, dels att den föreslagna efterbesiktningen endast i ringa grad skall bidra till att minska brandriskerna. Vinsten ur ekonomisk synpunkt av den obligatoriska efterbesiktningen skulle därför sannolikt komma att inskränka sig till ett jämförelsevis obetydligt belopp. Å andra sidan skulle efterbesiktningen ofrånkomligen medföra avsevärda utgifter. Enligt av trafikpolisintendenten gjord beräkning skulle ersättningen för varje efterbesiktning till besiktningsmännen, jämlikt gällande taxa, enbart för Stockholm belöpa sig till över 70,000 kronor, om man utgår från nuvarande storlek och sammansättning av motorfordonsparken. För landet i dess helhet torde besiktningskostnaden med ledning härav kunna uppskattas till omkring det 6-dubbla beloppet. Utöver denna kostnad skulle emellertid bilägarna få vidkännas avsevärda utgifter för bilarnas inställande till besiktning i form av avlöning till förare, utgifter för drivmedel, slitage och, eventuellt, förlorad arbetsförtjänst. Särskilt när det är fråga om bilar, som hava sin hemort på betydande avstånd från besiktningsorten, komma dessa utgifter att bli kännbara och totalt torde de snarare komma att över- än understiga en halv miljon.

När överståthållarämbetet sålunda väger vinsten av den av brandskyddsföreningen föreslagna åtgärden mot kostnaderna för densamma, har överståthållarämbetet funnit sig icke kunna tillstyrka åtgärden ifråga.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, som avstyrkt bifall till brandskyddsföreningens framställning, har anfört:

Länsstyrelsen anser, att en återgång till utvidgat besiktningstvång skulle innebära ett steg bakåt i utvecklingen, som icke bör tagas utan tvingande skäl och först efter det en grundlig utredning av frågan visat ändamålsenligheten hos en sådan åtgärd. Den föreslagna årliga besiktningen av gengasaggregat innebär också en så pass kännbar börda för fordonsägaren, att länsstyrelsen icke anser sig kunna tillstyrka införandet av föreskrifter därom utan att vara

fullt förvissad om att därigenom skulle vinnas betryggande garantier mot den brandfara, som gengasaggregaten obestriddligen utgöra. Länsstyrelsen är emellertid icke övertygad om att det varit felaktigheter hos aggregaten och deras montering, som vållat flertalet av de eldsolyckor, som skrivas på gengasens konto, utan skulle snarare vilja hänföra dessa till vårdslöshet vid aggregatens handhavande. Och häremot hjälper icke årliga efterbesiktningar. För övrigt torde nog kunna ifrågasättas om besiktning en gång om året skulle vara tillfyllest för att skapa garanti mot aggregatens eldfarlighet. Detta gäller i all synnerhet i fråga om den yrkesmässiga trafiken, som representerar huvudparten av trafiken och således jämväl av eldrisken. Inom denna trafik, särskilt lasttrafiken, förbrukas aggregaten så snabbt, att de i många fall icke skulle uppleva sin första efterbesiktning, varför en efterbesiktning, som skall fylla sitt ändamål, nödvändigtvis måste anordnas med kortare mellanrum, exempelvis en gång i kvartalet. Ett sådant onus synes dock icke kunna påläggas fordonsägaren utan att besiktningen göres kostnadsfri. Under alla förhållanden anser sig länsstyrelsen icke kunna taga ståndpunkt i frågan, innan grundligare utredning i ärendet verkställts.

Länsstyrelsen i Jönköpings län har anfört:

Enligt vad till länsstyrelsens kännedom kommit, har brandskada av de i framställningen omförmälda förhållandena icke förekommit i mera avsevärd utsträckning. Sålunda har till statspolisens avdelning här i länet icke anmälts annat sådant fall än det i länsbesiktningsmannens yttrande omförmälda, vid vilket tillfälle automobilen förstörts samt av lasten två drittlar smör skadats. I detta fall berodde branden å felaktig montering av gengasaggregatet. I stor utsträckning torde olyckor av den i framställningen omförmälda art även sammanhånga med vårdslöshet i samband med bränslepåfyllning. Möjligt är, att en årligen återkommande kontroll av gasgeneratorerna från det allmännas sida skulle kunna minska eldsolyckorna och därmed rädda värden. Någon större grad av säkerhet för att så skulle bliva fallet föreligger emellertid enligt länsstyrelsens uppfattning dock knappast. Återkommande flygande besiktning torde därvidlag vara av större värde. Länsstyrelsen är fördensskull tveksam om lämpligheten av förslaget och anser sig för sin del förhindrad att tillstyrka det i all synnerhet som det genom sin avfattning skulle drabba alla gengasdrivna fordon, således även fordon i icke yrkesmässig automobiltrafik, vilka hittills aldrig behövt undergå besiktning av förevarande art.

För att främja syftet med framställningen vill länsstyrelsen däremot föreslå, att företagande oftare av flygande besiktning måtte anbefallas.

Länsstyrelsen i Västmanlands län anser visserligen skärpta åtgärder vara av nöden för att i möjligaste mån minska den brandfara, som är förbunden med gengasdriften inom motorfordonstrafiken, men ställer sig dock tveksam till nyttan och lämpligheten av ett stadgande rörande ovillkorlig periodisk efterbesiktning av alla automobiler. Under framhållande att erfarenheten givit vid handen, dels att brandrisken vore onormalt stor vid användandet av vissa typer av gengasaggregat, dels ock att brandfaran vore större ju äldre aggregatet vore, uttalar länsstyrelsen, att det syntes behövt och lämpligt, att alla slag av gengasdrivna motorfordon, främst lastautomobiler, som vore utrustade med aggregat, vilkas fortsatta användning på grund av mindre god eller felaktig konstruktion eller till följd av ålder kunde antagas vara särskilt riskabla ur brandsynpunkt, bleve föremål för undersökning. Länsstyrelsen ifrågasätter, huruvida icke följande förfaringsätt skulle kunna tillämpas:

Bränslekommissionens gengasbyrå utarbetar riktlinjer och bestämmelser för undersökningens verkställande. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdrager åt länsbesiktningsmännen att exempelvis varje halvår dels hos vederbörande länsstyrelse genomgå och granska de hos länsstyrelsen förvarade besiktningsinstrumenten för de hos länsstyrelsen registrerade gengasdrivna motorfordonen, dels ock att efter verkställd granskning av besiktningsinstrumentens uppgifter rörande gengasverkens fabrikat, typ m. m. tillhandahålla länsstyrelsen förteckningar över de motorfordon, som med föranledande av gengasbyråns bestämmelser böra underkastas undersökning. Med stöd av 11 § 1 mom. motorfordonsförordningen förordnar länsstyrelsen sedermera om besiktning av de i förteckningarna upptagna fordonen. Kostnaden för besiktningen gäldas av fordonsägaren enligt den för utförande av periodisk efterbesiktning gällande taxan.

Enligt länsstyrelsens uppfattning skulle en i huvudsaklig överensstämmelse med det av länsstyrelsen sålunda skisserade förfarings sättet anordnad besiktning av motorfordon dels möjliggöra en lika effektiv kontroll över den gengasdrivna motorfordonsparkens beskaffenhet som det av brandskyddsföreningen föreslagna systemet med ovillkorlig periodisk efterbesiktning, dels ock tämligen snabbt kunna bringas i tillämpning utan ändring av bestämmelserna i gällande motorfordonsförordning.

Kungl. automobilklubben har framhållit, att de eldsvådor, som uppstode på grund av förarens slarv vid skötseln av aggregatet, ej kunde minskas genom återkommande besiktningar. Eldsvådor, som härledde sig från felaktig montering, torde vara relativt få, enär vid besiktningen av gengasdrivna fordon besiktningsmannen påfordrade rättelse av eventuella felaktigheter. För att råda bot å de felaktigheter, som uppstode efter första besiktningen av gengasaggregatet, torde den flygande besiktningen vara den effektivaste åtgärden. En intensifierad dylik besiktning skulle jämväl hos föraren framkalla ökad uppmärksamhet på fordonet, varigenom bristfälligheter snarast kunde undanröjas. Periodiskt återkommande besiktningar ägde dock ett visst värde, och skulle myndigheterna välja denna väg, ville klubben uttala den meningen, att dylik efterbesiktning måtte ske endast en gång, nämligen under fjärde kvartalet efter det den gengasdrivna bilen undergått sin första besiktning. Motivet härtill vore, att felaktigheter, vilka ej hade konstaterats vid en första besiktning eller vilka uppstått efter denna, lättare uppdagades sedan fordonet varit i funktion under någon tid. Besiktningar efter en sålunda utförd andra besiktning torde vara av mindre nytta och borde icke anbefallas. Komme efterbesiktning av något slag att förordnas, ansåge klubben, att ej endast gengasdrivna fordon skulle ombesiktigas, utan även sådana motorfordon, vilka dreves med komprimerade gaser eller genom acetylgasverk.

Motormännens riksförbund anser det visserligen angeläget, att sådana åtgärder vidtagas, som kunna finnas lämpliga för att avvärja eldsvådor genom gasgeneratorer. Förbundet anser emellertid det avsedda målet icke kunna uppnås genom den av brandskyddsföreningen föreslagna årliga efterbesiktningen. Enligt förbundets mening vore den lämpligaste och mest effektiva metoden en ändamålsenlig och intensiv propaganda för en riktig skötsel av gengasaggregaten.

Automobilindustrikommittén uttalar som sin mening, att eldskador, som

uppkomme genom slarv vid skötseln av gengasdrivna motorfordon icke torde kunna förhindras genom årlig besiktning av fordonen. En sådan besiktning skulle därför endast kunna vara av någon nytta, om den föranledde kassation av ur eldsäkerhetssynpunkt olämpligt konstruerade aggregat, vilka nu vore i bruk, eller rättelse av fel, som begåtts i samband med generatorernas montering å fordonen eller som uppstått genom långvarig användning.

I anslutning härtill anför kommittén:

Förvisso salufördes under den första tiden som gengasdriften användes ett otal mer eller mindre hemmagjorda konstruktioner, av vilka säkerligen många icke fylla nutida fordringar på eldsäkerhet. Såsom utvecklingen blivit torde man emellertid kunna säga, att sedan åtskillig tid tillbaka så gott som uteslutande de noggrant provade och såsom goda befunda generatorerna förekomma vid nymontering.

För att få fram, vilka i bruk varande aggregat, som böra kasseras på grund av felaktig konstruktion, torde man säkerligen icke behöva inspektera några aggregat, som tagits i bruk under det senaste året.

Varje gasgenerator, som monterats å fordon, besiktigas ju sedan monteringen skett och sålunda synes någon efterbesiktning för konstaterande av att själva monteringsarbetet utförts riktigt icke vara påkallad. Däremot kunna ju givetvis felaktigheter inträffa genom långvarig användning, vilka ur eldsäkerhetssynpunkt äro av vikt att få avhjälpta.

Det synes kommittén, som om en engångsbesiktning av i bruk varande gengasdrivna fordon, vilka varit i bruk under längre tid än under det senaste året, kan vara motiverad.

Den 1 april 1942 inträder ny period för oljetilldelning för samtliga nu i bruk varande fordon, varigenom dessa hava att dessförinnan hos respektive länsstyrelser anhålla om sådan oljetilldelning och därmed om fortsatt tillstånd att köra.

Kommittén föreslår, att ansökan om oljetilldelning för den period, som börjar den 1 april 1942, skall vad beträffar fordon som registrerats för gengasdrift mera än ett år tidigare, alltså före den 1 april 1941, åtföljas av besiktningsmans bevis angående utförd efterbesiktning, varav framgår att generatören och dess montering är ur eldsäkerhetssynpunkt lämplig.

Kommittén anser emellertid icke, att bestämmelse bör utfärdas om årligen förekommande efterbesiktning. Skulle förhållandena kräva, att längre fram ytterligare besiktning av här föreslagen art förekommer, torde det vara tids nog att därom senare utfärda bestämmelser.

Kommittén anser sig i detta sammanhang icke böra underlåta framhålla, att en besiktning av nu antydd art synes böra göras utan kostnad för bilägaren.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet anser med hänsyn till de skärpta föreskrifter, som numera utfärdats i fråga om flygande besiktning av gengasdrivna motorfordon, det icke erforderligt med periodisk efterbesiktning av samtliga dylika fordon.

Stockholms automobilhandlareförening avstyrker bifall till brandskyddsföreningens framställning men förordar en intensifierad flygande besiktning.

Frågan huruvida periodisk efterbesiktning, därest sådan föreskrives, bör omfatta hela fordonet eller endast gengasverket och dess montering har upptagits av två länsstyrelser samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. *Länssty-*

relserna i Uppsala län och Malmöhus län hava sålunda ifrågasatt, att besiktningen skulle omfatta endast gengasverken med därtill hörande anordningar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har anfört i frågan:

Om ändamålet med besiktningen inskränkes till att avse endast en begränsning av de genom gengasdriften förorsakade förgiftnings- och eldsolyckorna, torde en besiktning enbart av gengasverket och dess montering kunna anses vara tillfyllest. Emellertid synes det styrelsen, som om starka skäl talade för att efterbesiktningen skulle avse hela fordonet. Vid besiktning av gengasverket å en bil torde en ansvarskännande besiktningsman icke kunna underlåta att undersöka, huruvida även fordonet i övrigt är i lämpligt och föreskrivet skick, då det lämnar besiktningsmannen. Upptäckes därvid något allvarligare fel, måste fordonet åläggas eftersyn, en för ägaren både opåräknad och dyrbar förrättning.

Påmonteringen av gengasaggregaten har i många fall medfört, att fjädrar, axlar och styrinrättning utsätts för större påfrestningar än som avsetts vid fordonets tillverkning. På grund av den brist på bilar, som för närvarande råder och som kan väntas bliva ännu mera kännbar i framtiden, utnyttjas därjämte bilarna på ett helt annat sätt än under normala förhållanden. Den ökade förslitning, som blir följden härav, måste menligt inverka på den fordonspark, som nu finnes. Det är därför ett hela landets intresse, att bilarna underhållas på bästa möjliga sätt. I detta avseende synes en årlig efterbesiktning erbjuda en möjlighet att åstadkomma goda resultat.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser sig därför böra förordna, att den ifrågasatta årliga efterbesiktningen skall avse hela fordonet, ej endast det på detsamma monterade gengasverket. Vidare förordas, att även gengasdrivna motorcyklar skola vara underkastade årlig efterbesiktning, liksom även sådana motorfordon, som drivas av acetylengas, framställd av kalciumkarbid i ett på fordonet monterat aggregat. Styrelsen förutsätter, att samtliga nu berörda slag av fordon skola vara underkastade efterbesiktning hos besiktningsman för motorfordon, således även de militära fordonen. Däremot beröras givetvis icke sådana fordon, som enligt förordningen om yrkesmässig automobiltrafik skola undergå periodisk efterbesiktning, av förevarande förslag. I detta avseende intaga de av statens järnvägar och postverket ägda omnibussarna en särställning, i det de äro befriade från periodisk efterbesiktning.

Vad angår avgiften för periodisk efterbesiktning har länsstyrelsen i Kristianstads län föreslagit, att avgiften, som för närvarande utgår med högst 15 kronor, sänkes till 8 kronor, åtminstone för icke yrkesmässiga personfordon. Länsstyrelsen i Malmöhus län anser, att avgiften, för det fall att efterbesiktningen inskränkes till att omfatta endast gengasaggregatet, bör beläggas med en lägre avgift än eljest. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör avgiften fastställas till samma avgift, som nu gäller för periodisk efterbesiktning av motorfordon i yrkesmässig trafik, eller 15 kronor för omnibus, 10 kronor för annan automobil samt 5 kronor för motorcykel. Då samtliga omnibuser i yrkesmässig trafik redan vore underkastade årlig efterbesiktning, torde, framhåller styrelsen, praktiskt taget icke högre avgift än 10 kronor kunna ifrågakomma. Om efterbesiktningen skulle inskränkas till att avse endast gengasverket och dess montering, syntes avgiften böra fastställas till 5 kronor för varje slag av motorfordon. Att utfärda närmare anvisningar rörande omfattningen av ifrågavarande efterbesiktning torde få ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vid genomförande av årlig efterbesiktning av samtliga gengasdrivna motorfordon måste, framhåller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, särskilda åtgärder vidtagas till undvikande av arbetsanhopning hos besiktningsmännen under vissa perioder. Härom anför styrelsen:

Därest föreskrifterna om efterbesiktning skulle formuleras på liknande sätt som vad nu gäller beträffande den yrkesmässiga trafiken, nämligen att fordon skall sist inom ett år efter närmast föregående besiktning undergå efterbesiktning, bleve följden en väldig arbetsanhopning för besiktningsmännen tiden närmast efter bestämmelsernas ikraftträdande. Om exempelvis efterbesiktning genomföres från och med den 1 januari 1942, skulle samtliga de gengasdrivna automobiler, vilka besiktigats före den 1 januari 1941, undergå efterbesiktning omedelbart efter bestämmelsernas ikraftträdande. Antalet den 1 januari 1941 inregistrerade gengasdrivna automobiler uppgick till omkring 28,000 stycken, varav kanske 8,000 utgjordes av personbilar och bussar i yrkesmässig trafik som redan vore efterbesiktningsskyldiga. Efterbesiktning av de övriga 20,000 bilarna kan icke utföras under årets första dagar vid sidan av besiktningsmännens ordinarie arbetsuppgifter, varför särskilda åtgärder måste vidtagas. Flera möjligheter kunna därvid tänkas, av vilka nedan redogöres för de båda närmast till hands liggande. Förutsättning är i båda fallen, att efterbesiktning införes från den 1 januari 1942.

I båda alternativen gäller såsom huvudregel, att gengasdrivet motorfordon skall sist inom ett år efter närmast föregående besiktning anmälas hos besiktningsman för efterbesiktning. Såsom övergångsbestämmelse skulle i det första alternativet stadgas, att fordon, som senast besiktigats för gengasdrift före den 1 januari 1941, skall under år 1942 anmälas för efterbesiktning senast den månad och dag, då bevis om närmast föregående besiktning är dagtecknat. En bil, som besiktigades för gengasdrift den 14 november 1939, skulle sålunda efterbesiktigas första gången senast den 14 november 1942 tillsammans med de bilar, som besiktigades å samma månadsdag åren 1940 och 1941.

I det andra alternativet kunna övergångsbestämmelserna så formuleras, att de motorfordon, som senast besiktigats för gengasdrift före den 1 januari 1941, skola under 1942 anmälas för efterbesiktning senast 1½ år efter närmast föregående besiktning. De bilar, som besiktigades i juli 1940, skulle sålunda enligt detta alternativ tillsammans med de i januari 1941 besiktigade fordonen efterbesiktigas första gången i januari månad 1942. Oktoberbilarna 1940 skulle, tillsammans med aprilbilarna 1941, efterbesiktigas i april 1942. För de bilar, vilka besiktigats före den 1 juli 1940, lämnar detta förslag icke någon respittid, varför samtliga skulle anmälas för efterbesiktning i början av januari 1942. Deras antal är emellertid så ringa, att olägenheterna kunna undvikas genom att de av besiktningsmannen vid anmälningen fördelas över en lämplig tidrymd.

Av styrelsen gjorda beräkningar framgår, att alternativ 1 (med besiktning på instrumentets datum) medför en relativt jämn fördelning under året av besiktningsmännens arbete med ifrågavarande efterbesiktning, vilket givetvis är en stor fördel. En annan fördel är, att bestämmelserna bliva för allmänheten lättfattliga. Nackdelen med detta alternativ ligger däri, att det kan dröja ända till 3 år, innan de först besiktigade bilarna inställas för efterbesiktning, men med hänsyn till deras ringa antal synes denna omständighet icke böra tillmätas någon avgörande betydelse.

Alternativ 2 (besiktning inom 1½ år) medför en ojämn fördelning av uppboriden, varav mer än 75 procent skulle falla på första halvåret. Bestämmelserna torde därjämte för allmänheten bliva ganska svårförståeliga.

Det synes därför ur flera synpunkter lämpligast, om efterbesiktning av gengasdrivna motorfordon organiserades enligt alternativ 1.

Departements-
chefen.

Den övergång till gengasdrift, som sedan hösten 1939 skett i fråga om vårt lands motorfordon, har visat sig medföra allvarliga faror ur såväl brand- som förgiftningssynpunkt. Såsom framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande i förevarande ärende ha åtskilliga åtgärder vidtagits av styrelsen i samråd med bland andra statens bränselekommission i syfte att minska dessa faror. Sålunda ha för landets besiktningmän utbildningskurser i gengasdrift anordnats, varjämte föreskrifter och anvisningar utfärdats angående montering och besiktning av gengasverk. I den mån nya erfarenheter vunnits å området, ha bestämmelserna skärpts. Vidare må erinras, att även för polismän, som utöva flygande besiktning, utbildningskurser i gengasdrift anordnats, varjämte bestämmelser utfärdats angående fordringarna vid flygande besiktning i vad avser gengasaggregat och deras montering. Slutligen må framhållas, att genom både myndigheters och enskilda organisationers försorg en omfattande upplysningspropaganda bland allmänheten bedrivits i fråga om gengasdriften berörande förhållanden.

De hittills vidtagna åtgärderna ha emellertid enligt vad erfarenheten visat icke varit tillräckliga för att effektivt begränsa brandskadorna och förgiftningsfallen. De eldskador, som gengasdriften under tiden fram till nästlidna höst orsakat, representera sålunda enligt av svenska brandskyddsföreningen verkställda beräkningar förluster på omkring sex miljoner kronor. Skadorna ha bland annat omfattat varor, som i nu rådande försörjningsläge icke eller endast med svårighet kunna ersättas eller som eljest varit av stor betydelse för landets beredskap. På grund av dessa förhållanden och då antalet gengasdrivna fordon för närvarande stigit till mellan 70,000 och 75,000, framstår det såsom angeläget, att ytterligare åtgärder övervägas, som kunna vara ägnade att minska de med gengasdriften förenade farorna.

I dylikt syfte har svenska brandskyddsföreningen föreslagit, att den nu gällande skyldigheten att en gång årligen efterbesiktiga motor- och släpfordon i yrkesmässig persontrafik utsträcker till att omfatta alla gengasdrivna motorfordon. Flertalet av de över förslaget hörda myndigheterna har givit sin anslutning till detsamma. Några myndigheter och organisationer ha emellertid ifrågasatt, huruvida det avsedda syftet icke skulle bättre uppnås genom en intensifiering av den flygande besiktning, som genom polismäns försorg i viss omfattning nu bedrivs. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har härom uttalat, att en periodisk efterbesiktning kan antagas bli väsentligt effektivare och för fordonsägarna mindre besvärande än en utökad flygande besiktning, vilken i allmänhet måste utföras ute på vägarna även under ogynnsamma förhållanden. En dylik besiktning kunde därjämte endast nå en del av den gengasdrivna fordonsparken. För egen del hyser jag den uppfattningen, att en flygande besiktning i ökad omfattning säkerligen skulle medföra goda verkningar. Statspolisens arbetsuppgifter särskilt under nu rådande förhållanden äro emellertid av sådan omfattning, att statspolisen icke utan en betydande ökning av personal och utrustning kan i någon nämnvärd grad tagas i anspråk för ökad fordonstillsyn. Med hänsyn till de kostnader, som erfordras för att genom en flygande besiktning uppnå det åsyftade resultatet, anser jag mig icke kunna förorda denna utväg.

Även om en årlig efterbesiktning icke kan sägas innebära någon garanti för att fordonen mellan besiktningstillfällena hållas i föreskrivet skick, medföra emellertid besiktningarna den betydande fördelen, att fordonen vid bestämda tillfällen bliva noggrant eftersedda. Det torde nämligen kunna antagas, att ett förhållandevis stort antal fordon, innan de uppvisas för besiktning, undergår justeringar eller reparationer. Efterbesiktningarna torde därför äga betydelse icke endast på grund av att fel kunna upptäckas vid efterbesiktningarna utan även och i minst lika hög grad på grund av den allmänna eftersyn, som fordonen före besiktningen undergå. På grund av bland annat dessa förhållanden anser jag en periodisk efterbesiktning kunna antagas väsentligt bidra till att minska brand- och olycksfallsriskerna vid gengasdrift, i den mån dessa risker bero på sådana fel och andra förhållanden med avseende å gengasaggregatet, som uppkommit efter första besiktningstillfället.

Emot en periodisk efterbesiktning kan invändas, att densamma medför såväl besvär som kostnader för fordonsägarna. Med hänsyn till de betydande värden, som förloras genom att bristfälliga gengasfordon användas i trafik, anser jag dessa olägenheter icke böra hindra, att årlig efterbesiktning av gengasdrivna fordon införes. Jag förutsätter dock därvid, att efterbesiktningsskyldigheten må upphöra, därest utvecklingen å gengasdriftens område sedermera skulle visa, att farorna och olägenheterna av denna drift ej längre motivera upprätthållandet av besiktningstvånget. Vidare förutsätter jag, att även efter ett införande av efterbesiktning för alla gengasdrivna bilar den av myndigheter och enskilda organisationer bedrivna upplysningsverksamheten till förhindrande av brandskador och olycksfall vid gengasdrift fortsättes i oförminskad omfattning.

Från några håll har ifrågasatts, att efterbesiktningen skulle omfatta endast gengasverket och dess montering ävensom fordonets elektriska ledningar. För egen del anser jag lämpligt, att fordonet i sin helhet efterbesiktigas. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit medför nämligen anbringandet av gengasaggregat i många fall, att fjädrar, axlar och styrinrättning utsätts för större påfrestningar än som avsetts vid fordonets tillverkning. En kontroll av att felaktigheter å bland annat dessa delar av fordonet icke uppkommit synes icke böra underlåtas, då fordonet i allt fall skall inställas för efterbesiktning. Vidare må framhållas, att det särskilt under nuvarande förhållanden är ett betydande intresse för landet, att fordonsparken genom avhjälpande av uppkomna fel underhålles på bästa sätt.

I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser jag vidare, att efterbesiktningsskyldigheten skall omfatta även motorfordon, som drivas med acetylgas, framställd i ett på fordonet monterat gasverk. Vidare anser jag militära motorfordon böra i nu förevarande avseende principiellt jämföras med civila sådana fordon. Med hänsyn till de särskilda omständigheter, under vilka de militära motorfordonen brukas, kunna vissa undantagsbestämmelser för dessa fordon i vad avser tid och plats för efterbesiktningen möjligen visa sig erforderliga. Dylika bestämmelser torde lämpligen böra införas i kunskörelsen med särskilda föreskrifter angående det militära motorfordonsväsendet och den militära vägtrafiken m. m.

Vid efterbesiktning, omfattande hela fordonet, bör avgiften utgå med belopp, som i besiktningstaxan är föreskrivet för periodisk efterbesiktning, nämligen med 15 kronor för omnibus, 10 kronor för annan automobil och 5 kronor för motorcykel. På grund av den hastiga utveckling, som för närvarande sker på gengasdriftens område, kan det antagas, att besiktningssmannen vid efterbesiktningarna beträffande åtskilliga fordon kommer att påkalla smärre ändringar och förbättringar med avseende å aggregatet och dess montering. För att fordonsägaren, därest fordonet icke kan godkännas vid första besiktningstillfället, icke skall behöva erlagga ny besiktningssavgift, då fordonet efter ändringarna ånyo uppvisas, torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bära utfärda sådana föreskrifter till besiktningssmännen, att fordonsägaren icke kommer att avkrävas ny avgift i andra fall än då ägaren visat uppenbar likgiltighet för fordonets vård och underhåll.

Den utvidgade skyldigheten att efterbesiktiga motorfordon synes bära gälla från och med den 1 mars 1942. För att undvika en alltför stor arbetsanhopning hos besiktningssmännen kort efter det föreskrifterna om efterbesiktning trätt i kraft, torde såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit särskilda övergångsbestämmelser bära meddelas. Av de två alternativförslag till dylika bestämmelser, som styrelsen ifrågasatt, synes mig det alternativ vara att föredraga, enligt vilket de fordon, som senast besiktigats för gengas- eller acetylen-gasdrift minst ett år före bestämmelsernas ikraftträdande, skola anmälas för efterbesiktning senast ett och ett halvt år efter närmast föregående besiktning. Detta förslag innebär visserligen den olägenheten, att de fordon, som besiktigats före den 1 september 1940, icke erhålla någon respittid utan måste anmälas för besiktning vid bestämmelsernas ikraftträdande. Då detta antal är förhållandevis litet, torde emellertid olägenheterna härav icke behöva bliva alltför stora.

I enlighet med vad jag sålunda anfört har inom kommunikationsdepartementet utarbetats förslag till förordning om ändrad lydelse av 10 § 3 mom. och 27 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561). Förslaget torde bära underställas riksdagen för yttrande.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte besluta

inhämta riksdagens yttrande över här ifrågavarande förslag till förordning om ändrad lydelse av 10 § 3 mom. och 27 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

C.-A. v. Schéele.